

02 優先整備路線の選定項目

選定項目

1

骨格幹線道路網の形成



広域的な視点

骨格幹線道路（図3-2）については、東京の持続的な発展に寄与する路線として、これまで重点的に整備が進められてきました。骨格幹線道路は、人やモノの流れを円滑にするとともに、広域的な防災性の向上、良好な市街地環境の形成など多岐にわたる効果が期待されます。

このことから、残る骨格幹線道路のうち、主にミッシングリンク（分断されている区間）の解消に寄与する区間を優先性の高い路線として選定します。



図3-2 骨格幹線道路網



広域的な視点

図3-3に示すとおり、都内の混雑時平均旅行速度は18.7km/hと全国平均(35.1km/h)に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の著しい箇所として主要渋滞箇所(図3-4)が433か所指定されています。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素(CO₂)の排出量などに影響を与えています。

このことから渋滞を早期に解消していくため、主要渋滞箇所を含む区間や混雑度^[1]1.25を上回る区間について、交通の転換や拡幅により、渋滞緩和に寄与することが期待される区間を優先性の高い区間として選定します。

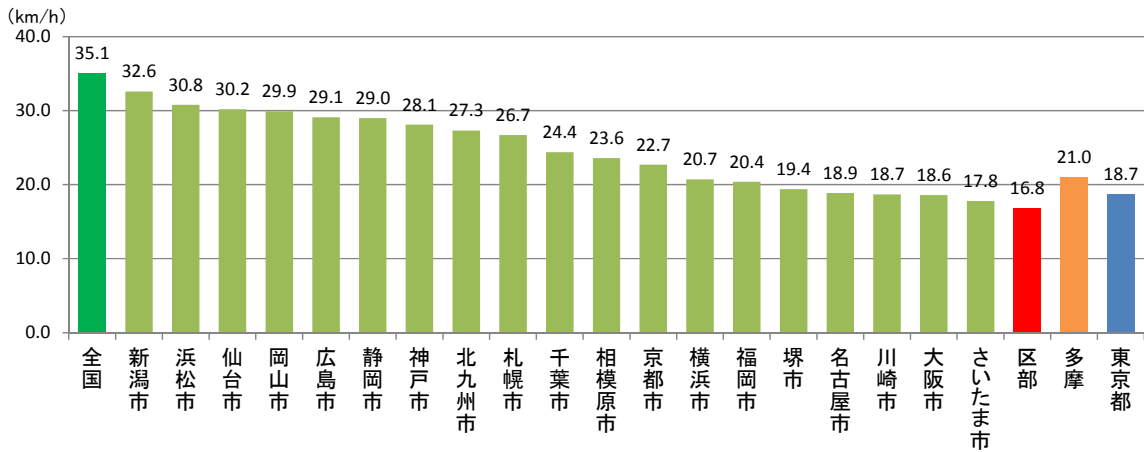
地域的な視点

都内には、常に混雑している駅周辺や、朝夕の通勤で交通が集中する区間、また開発により交通量が増大した地区などが存在し、こうした地域においては混雑の解消などを進めていく必要があります。また、地域内の公共交通不便地域の解消のため、都市計画道路の整備により、バスなどの公共交通の導入を計画している箇所もあります。

このように現在、地域で抱える交通課題の解決に資する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

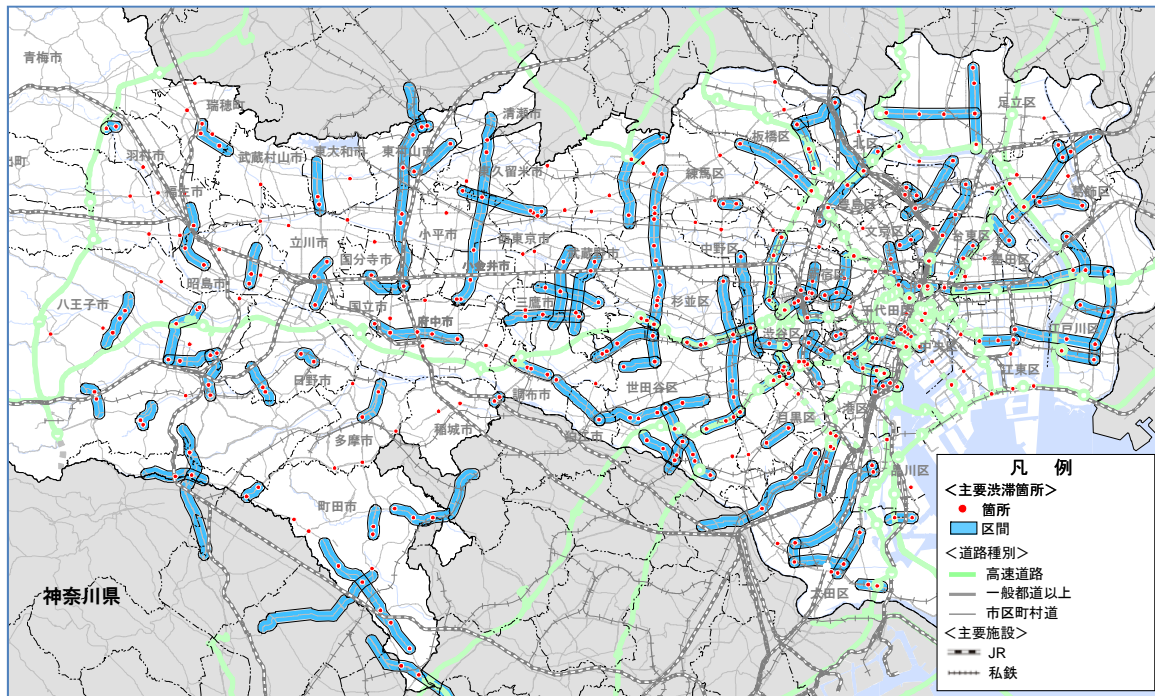
[1]混雑度

道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度1.25を上回る」とは、1日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。



※混雑時平均旅行速度：朝又は夕方（7～9時、17～19時）の混雑時に調査した旅行速度の平均
 出典：平成22年度道路交通センサスを基に作成

図3-3 混雑時平均旅行速度



※「箇所」は単独で主要渋滞箇所を形成しており、「区間」は交差点などが連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間である。

出典：国土交通省関東地方整備局「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」を基に作成

図3-4 主要渋滞箇所

広域的な視点

都内には、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路」が指定されています。大規模災害が発生した際には、都県間を含め、円滑な救援・救護活動や緊急物資の輸送、その後に発生する大量のごみやがれきの処理などが必要となります。東京が災害への備えにより被害を最小化するためには、早急に災害時の道路網の機能を拡充することが必要です。

このことから、緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現在の幅員がおおむね10m未満となっている区間や都県境をつなぐ道路などについては、高度な防災都市の実現に向けて、優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

各区市町では、広域避難場所のほかに一時避難場所や一定の期間、生活場所として利用する避難所の指定がなされています。災害時には、こうした避難場所に速やかに安全に避難できることや、救援物資が確実に届けられることが重要であることから、早急に避難場所にアクセスする道路を整備していく必要があります。また、地域の中には、老朽化した木造住宅が密集し、きょうあいな道路が多く火災危険度が高い地域や消防活動困難区域^[2]があり、こうした地域には、延焼遮断帯となる都市計画道路の早期整備が必要です。

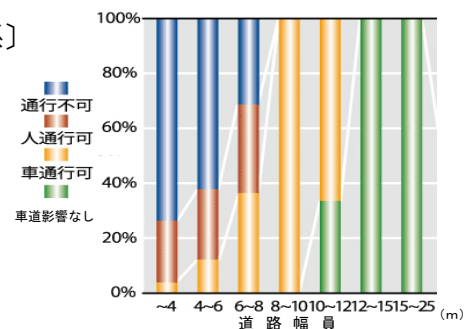
地域においても緊急輸送道路網の機能の拡充は重要であるとともに、災害時における代替性確保の視点から整備を必要とする区間もあります。

このように東京を高度な防災都市としていくため、地域の防災上重要な機能を果たす都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

〔阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係〕

阪神淡路大震災において、幅員8~10m以上の道路になると、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能であったということが分かっています。10m未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。

出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会



〔2〕消防活動困難区域

震災時に消防活動が可能とされる区域は、震災時有効水利（消防車が震災時に利用できる消火栓、防火水槽など）から半径280mとされており、その外側のこと。



広域的な視点

生活道路での交通事故の原因の一つとして、円滑な交通処理を担う都市計画道路が未着手であることから、渋滞する区間を避けて、通過交通が生活道路へ流入していることが挙げられます。

このことから、事故削減に向け、通過交通を適切に処理するため、都内で発生している人身事故に着目し、区部及び多摩地域それぞれで人身事故密度が高い住宅エリアの街区を形成する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

都市における手軽な交通手段である自転車の利用が拡大し、自転車に関係する交通事故が発生しています。今後更なる自転車の利用が見込まれる中、駅前など自転車利用が多く、自転車走行空間の整備が必要な地域があります。

その他にも狭く段差のある歩道により、車椅子やベビーカーはもとより、歩行者が安全に通行できない道路が都内にはいまだ数多く存在しており、誰もが安心して歩くことができるみちづくりが必要です。

また、スクールゾーンなどの導入が進む中、通学路に指定されている道路の中には、歩行空間が白線表記のみの道路もあり、安全な通学路の整備が必要な地域があります。

このように、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保し、地域の安全性の向上に寄与する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

集約型の地域構造への再編を目指し、都市機能を分担して提供していくためには、駅周辺や行政施設周辺をはじめとした拠点の形成及び強化を図るとともに、こうした拠点間の連携を図ることが重要です。

インターチェンジ周辺で物流拠点として整備していく地域や駅周辺で高度利用を促進し、商業・業務等のにぎわい機能の集積を図る地域などにおいて、拠点形成を支援する都市計画道路の整備が必要です。また、駅周辺や市役所などの拠点間の連携を図る都市計画道路の整備が必要となる箇所もあります。

このように集約型の地域構造へと再編していくため、各自治体内の拠点形成を支える都市計画道路や拠点間連携に資する都市計画道路などは、優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

駅周辺や商店街、観光地、住宅地などの様々な地域において、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、ゆとりある歩行者や自転車の通行空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成など、住民と行政とが連携したまちづくりに取り組む場合があります。

また、拠点整備や大規模な宅地開発、土地区画整理や再開発といった面的整備のほか、鉄道に関連する連続立体交差事業や下水幹線など他のライフラインの整備事業など、他事業と連携したまちづくりの取り組みがあります。

このように地域のまちづくりを進める上で、整備が必要な都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。